

A NYUGATI PÁLYAUDVAR ÉPÍTŐ- ÉS DÍSZÍTŐKÖVEI

BURJÁN BALÁZS

PhD, osztálytitkár, MTA (X.) Földtudományok Osztálya, MTA Titkársága, 1051 Budapest, Nádor utca 7.

Tel.: (+36-20) 465-1090. E-mail: burjanb@gmail.com

A budapesti Nyugati pályaudvar ünnepélyes átadásának 140. évfordulója alkalmából a szerző összefoglalja a közlekedés-, város- és építészettörténeti tekintetben is különleges fontosságú létesítmény építő- és díszítőköveire vonatkozó kutatási eredményeit. A tanulmány első része a pályaudvar bemutatását követően az építkezésnek a téma szempontjából legfontosabb eseményeit veszi sorra és ismerteti a kőanyagok felhasználásának körülményeit, majd a második rész a szóban forgó kőzetek származási helyét, legfontosabb tulajdonságait mutatja be. A kövek kiválasztása és felhasználása az építetők azon szándékát tükrözi, hogy a pályaudvart építésekor a Habsburg-monarchia egyik legjelentősebb, reprezentatív vasúti létesítményének szánták.

Kulcsszavak: Budapest-Nyugati pályaudvar, építőkövek, díszítőkövek, Eiffel

*„Az új pályaudvarnak pedig feladata,
hogy az érkező idegen előtt
városunk nagysága és jelentőségéről tanuskodjék
s annak ékítése és szépítésére szolgáljon.”¹*

1. BEVEZETÉS

A terézvárosi Nyugati pályaudvar a főváros egyik nagy jelentőségű, patinás épületegyüttese. A magyarországi mérnőképítészet kiemelkedő alkotásaként számon tartott fejpályaudvar meghatározó építészeti sajátossága a karcsú öntöttvas oszlopok és kovácsoltvas elemek hazánkban akkoriban úttörőnek számító, nagymértékű felhasználása. Kevésbé közismert azonban az, hogy milyen fontos szerepet kapott a hagyományos építőkövek alkalmazása is az épület konstrukciójában, továbbá, hogy milyen igényes módon gondoskodtak a tervezők és az építetők az épület díszítőkövekkel való ékesítéséről is.

Ez a tanulmány a vasúti közlekedésben betöltött fontos szerepe mellett urbanisztikai és építészeti szempontból is egyaránt különleges pályaudvar ünnepélyes átadásának 140. évfordulója apropóján született. Ez alkalomból a szerző – a szükséges

¹ Osztrák 1877e. 357.

építészettörténeti háttér felvázolását követően – az írott források adatainak figyelembevételével, de főként helyszíni megfigyelésekre támaszkodva összefoglalja a létesítmény építése során felhasznált építő- és díszítőkövekhez kapcsolódó alapvető információkat. A kőzetek önmagában is izgalmas petrográfiai és eredetmeghatározásán túl közvetett módon képet kaphatunk a tervezők esztétikai felfogásáról, az építetők pénzügyi lehetőségeiről és a kőanyagok szállítóinak földrajzi és gazdasági kapcsolatrendszeréről is.²

2. KUTATÁSTÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

A ma Budapest-Nyugati pályaudvar néven funkcionáló létesítmény építéstörténetének sokat idézett és általában hitelesnek tekintett forrásai a *Vasárnapi Ujság*,³ valamint a *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* magyar nyelvű tudósításai.⁴ Sajnos sem ezek, sem a kortárs laikus és szaksajtó sokszor csak egymást ismétlő egyéb beszámolóit, sem az előkészítés különböző szakaszaiban keletkezett tervváltozatok nem tartalmazznak a téma szempontjából érdemi adatokat.

Az idegen nyelvű egykorú írott beszámolók között kiemelkedő forrásértékkel bír az *Allgemeine Bauzeitung*nak az új pályaudvarról a vasúttársaság bécsi Építészeti Igazgatóságának adatai alapján, dokumentációs céllal íródott szakcikke.⁵ Csekély terjedelemben ugyan, de egyedülálló módon ez a tudósítás néhány felhasznált kőzet fajtáját, származási helyét is igyekszik megadni. Bár szerzője ezen a téren nem törekedett teljességre, köztani nevezéktana mára elavult, egyes anyagleírásai pedig ma már nehezen értelmezhetők, ez a dokumentum mégis alapvető forrásként szolgál a téma szempontjából. Annak ellenére, hogy néhány megállapítása legalábbis nemcsak furcsa, de alighanem téves is: ilyen például, mikor arról ír, hogy a férfi mellékhelyiségek egyes elemei (de csak ezek) márványból készültek,⁶ vagy hogy az udvari pavilon előcsarnoki helyisége (de csak ez) mozaikburkolatú⁷ stb. A következetes szóhasználat érdeme a forrásnak: érdekes és fontos, hogy a „*Stein*” és a „*Marmor*” kifejezések gondos alkalmazásával üdítően eltér attól a máig továbbélő gyakorlattól, miszerint a márvány megjelölést – kereskedelmi eredetű beidegződésként – rendszerint nemcsak a valóban metamorfizált karbonátos kőzetekre, hanem az összes tömött, jól polírozható mészkőre is alkalmazzák.

A pályaudvarról újdonságnak számító további tények, adatok a későbbi évtizedek vasúttörténeti munkáiban csak mozaikszerű részinformációkként lelhetők fel, valamint az építő- és díszítőkövek kérdésköre továbbra sem jelenik meg ezekben a mun-

²Kertész 1983. 5.

³Osztrák 1877b. 681–682.

⁴Osztrák 1877e. 357–358.

⁵Aufnahms-Gebäude 1883. 3–11 és 13–19.

⁶Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁷Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

kákban.⁸ A múlt század hetvenes éveiben részben a centenáriumi megnövekedett érdeklődés miatt, másrészt a metróépítés okán, továbbá elsősorban a pályaudvar nagycsarnokának felújításához, a vasszerkezet rekonstrukciójához kapcsolódva a népszerűsítő írások mellett több tudományos igényű – ámbar e tanulmány témájának szempontjából kevésbé releváns – cikk is született.⁹ Kathy Imre műegyetemi docens kéziratban maradt úttörő munkáját¹⁰ követően Vadas Ferenc művészettörténész – a rendelkezésre álló ismeretanyagot számos levéltári dokumentum felhasználásával kiegészítve – 1996-ban elkészítette a Nyugati pályaudvar építéstörténetének minden korábbiánál részletesebb összefoglalóját,¹¹ de az építő- és díszítőkövek bemutatása ebből az alapműből is kimaradt.

Végezetül megállapítható, hogy az épületnek a műemléki kőanyagok szempontjából való tudományos célú feldolgozása mostanáig még nem történt meg.

3. AZ ÉPÍTKEZÉS ELŐZMÉNYEI

A cs. kir. szabadalmazott (értsd: „*kiváltságos*”) Osztrák Államvaspálya-társaság¹² (k. k. Privilegierte Österreichische Staats-Eisenbahngesellschaft) új pesti pályaudvarának a helyén eredetileg egy olyan állomásépület állt, amely építéskor (1846) még a település szélén helyezkedett el, de az 1870-es évek elejére már körbenőtte a város. Ekkorra az indóház a bővítések ellenére sem volt már képes az egységesülő főváros megnövekedett személy- és áruforgalmának lebonyolítására, ráadásul a társaságnak a Fővárosi Közmunkák Tanácsával látszólag kibékíthetetlen ellentéte keletkezett a Nagykörútnak a testület által kezdeményezett, tervezett vonalvezetése miatt, amelynek útjában állt az állomásépület. Egy nagyberuházás körüli hírverés remélt reklámhatása mellett leginkább a fentiekre vezethető vissza, hogy a vasúttársaság vezetése úgy döntött, hogy a fővárossal területhasználati ügyben folytatott elhúzódó pereskedése lezárása érdekében 1872. november 12-én tett ajánlatához kapcsolódva egy új, a leendő körút külső ívére illeszkedő felvételi épület létrehozását javasolja.¹³ Az érintettek által kedvező fogadtatásra lelt kezdeményezést hamar, már 1873. január 5-én szerződésbe foglalták.¹⁴

Az épületegyüttessel kapcsolatban általában problematikus a szerzőség – különösen August de Serres, a vasúttársaság építészeti igazgatója, illetve Gustav Eiffel és cége közreműködésének – kérdése. A *Vasárnapi Ujság* kortárs beszámolója szerint:

⁸ Kubinszky 1961. 109–165, Vámos 1964. 358–362, Kubinszky 1983. 82, Majdán 1987. 203, Kubinszky 1998. 58–60, Horváth–Kubinyi 2003. 3–9.

⁹ Peták 1965. 159–161, B. Kaiser 1975. 56–59, Erdélyi 1975. 189–192, Kathy 1977. 56–58, Czunyi–Gelléri 1979. 134–150, Meiszner–Pethő 1979. 145–157, Kathy 1980. 38–48, Borbás 1981. 10–11, Siraky–Sigrái 1982. 289–299, Czeglédi 1983. 103, Dienes 1985. 557–573, Sigrái 1996. 50–53.

¹⁰ Kathy é. n. o. n.

¹¹ E tanulmányhoz a munka nyomtatásban megjelent kivonata (Vadas 1998. 299–350) szolgált adatokkal.

¹² Osztrák 1878. 28–31.

¹³ Vadas 1998. 304–308.

¹⁴ Osztrák 1878. 28.

„Hogy e diszépület egyáltalában létesült, mindenesetre De Serres Ágoston építészeti igazgató érdeme, ki annak egyszersmind szellemi teremője is. Serres úr mellett működtek kiváltképen Paul Adolf és Bernárd Viktor társulati főmérnökök, s az utolsó gyakorolta a kiviteli ellenörködést és a felügyeletet. Az összes vasszerkezet szellemi szerzője Seyry Tivadar (kiegészítés tölem: máshol Seyrig Theophil¹⁵) francia mérnök, ki a Eiffel G.-féle czégnnek egyik társa és főnöke. A fővállalat itteni képviselője és az összes munkák vezetője Gyengő László mérnök volt, mely nagy munkában különösen Retter Gyula műépítész által lön támogatva, ki szintén budapesti születésű hazánkfia.”¹⁶

A helyzet bonyolultságát mutatja, hogy a fenti idézet szinte mindegyik megállapításának máig vannak hívei és ellenzői is a kutatók között. E tanulmány szerzőjének a témaválasztás okán szerencsére nem kell állást foglalnia ebben az egyébként elsőrendűen fontos kérdésben, mindazonáltal az kétségtől megállapítható, hogy a vonatfogadó csarnok, mind az indulási, mind az érkezési oldali felvételi épületek az előtetőkkel és a körüti pavilonok az Eiffel cég fővállalkozásához tartoztak – az épület vasszerkezetét jórészt Franciaországból szállították¹⁷ –, viszont az „udvari pavillon, a postaépület és a vendéglőhelyiség a társulat által házilag állíttatott elő, mint a melyek tisztán és változtatlanul De Serres tervei szerint épültek.”¹⁸

4. A PÁLYAUDVAR BEMUTATÁSA

Az épületegyüttes születésekor nemcsak Budapest, hanem az egész Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb – teljes területe 25 509 m², amelyből 12 422 m² volt beépített¹⁹ –, és egyik legszebbnek tartott, „határozatlan, de kellemes”²⁰ stílusban épített fejpályaudvara volt a Váci út, az újonnan létesült körút északi oldala és a Podmaniczky utca által határolt területen (I. ábra). A pályaudvar részét képezte eredetileg egy-egy ma már nem álló épület az északi és a déli oldalon (I. ábra/A), amelyek a gyorsáru fel- és kiadására szolgáltak, valamint a metróépítés miatt elbontott igazgatósági épület (I. ábra/B) a körút déli oldalán. Egyébiránt az épületegyüttes alaprajzi elrendezése – az ún. postaudvar beépítésétől eltekintve – az eltelt idő alatt lényegét tekintve nem változott (I. fénykép).

Az újonnan felépült létesítmény leghangsúlyosabb eleme a vonatfogadó csarnok (I. ábra/C), amelynek a körút vonalába eső oldalát – jelenleg de facto ez a pályaudvar fő homlokzata – két, boltíves erkélyekkel és tornyokkal díszített háromemeletes pavilon (I. ábra/D) fogja közre. Az impozáns méretű csarnok (147 m hosszú, 41,80 m

¹⁵ Osztrák 1877f. 793.

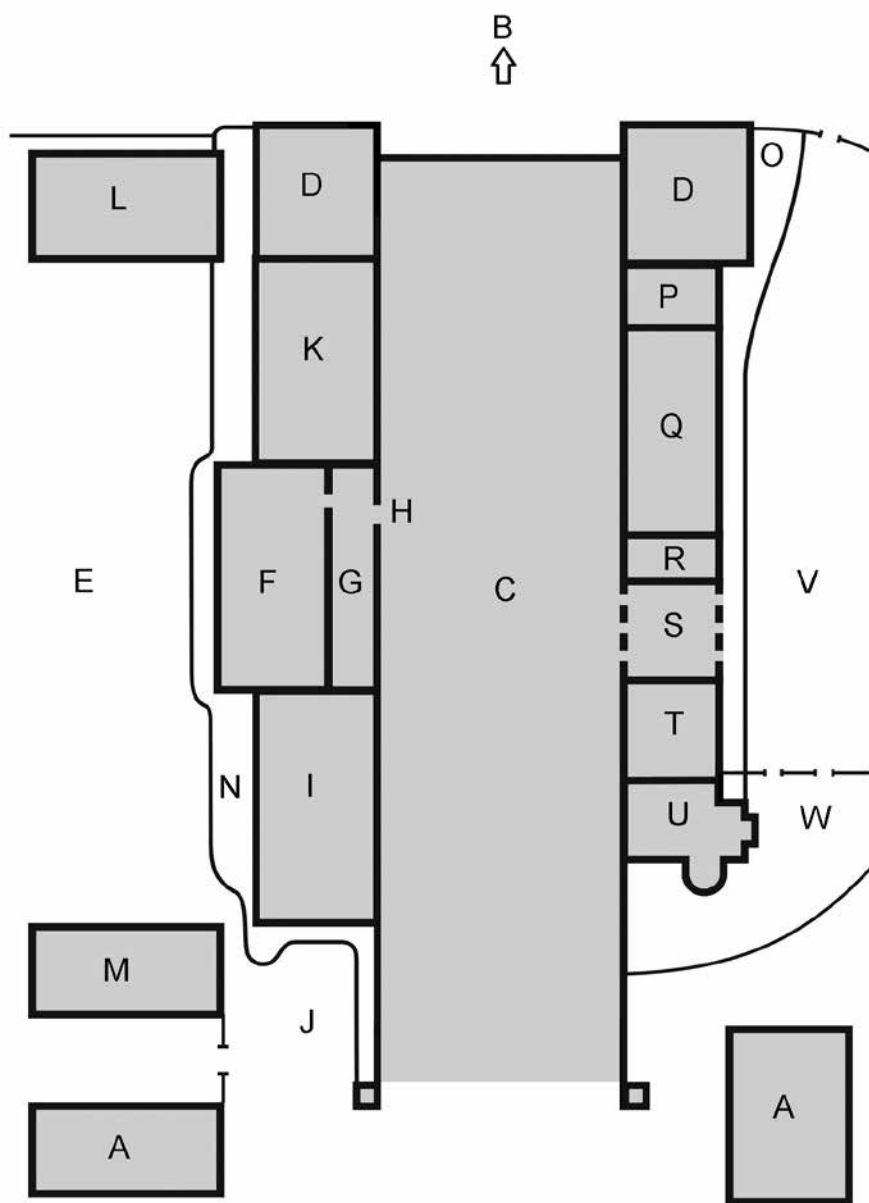
¹⁶ Osztrák 1877b. 682.

¹⁷ Vadas 1998. 324.

¹⁸ Osztrák 1877e. 357.

¹⁹ Országgh 1885. 102.

²⁰ Osztrák 1877c. 1189.



1. ábra. A Nyugati pályaudvar egyszerűsített alaprajza az 1877-es állapot szerint

Jelmagyarázat: A = gyorsáraktár, B = igazgatósági épület, C = vonatfogadó csarnok, D = körúti pavilon, E = az indulási oldal díszudvara, F = pénztárcsarnok, G = irodahelyiségek, H = bejárat a peronokhoz, I = csomagfeladás helyiség, J = postaudvar, K = az indulási oldal várótermei, L = I. és II. osztályú étterem, M = postaépület, N = az indulási oldal előtetője, O = az érkezési oldal előtetője, P = vámhelyiségek, Q = csomagkiadó csarnok, R = az érkezési oldal várótermei, S = kijárat az érkezési oldal díszudvarára, T = toilethelyiségek, U = udvari pavilon, V = az érkezési oldal díszudvara, W = kert



1. fénykép. A Nyugati pályaudvar épülettömbjének homlokzata a körút felől, déli irányból. Háttérben a két körúti pavilon által közrefogott vonatfogadó csarnok, az előtérben jobbra az éttermi épület. Klösz György felvétele (1890–1910?) (Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL. XV.19.d.1.07.138)

széles, 25,85 m belmagasságú,²¹ 6199 m² alapterületű,²² 173 978 m³ légtérű,²³ benne hat sínpár, egy indulási, egy érkezési és egy középső segédperon kapott helyet²⁴) két mellékhajója vasszerkezetű. A felülvilágítóval ellátott nyeregtetős, Polonceau-fedélszékes csarnok körút felőli és átellenes végét függőfal zárja, az oldalsó falak a vasszerkezetet kitöltő módon falazottak (ún. „*Eisenriegelbau*”²⁵), itt a 10 m magasságig a csarnok hosszfalába falazott keretoszlopok szerkezetileg egyben az oldalhajók oszlopaikat is képezik.²⁶

A csarnok déli oldalhajóját az indulási (3953 m²), az északit az érkezési oldal (2232 m²)²⁷ komplexuma, a két ún. felvételi épületszárny foglalta el.

Az indulási oldal – ez volt a pályaudvar tulajdonképpeni fő homlokzata, amelyik e funkcióját alig néhány évtizeddel később, a Podmaniczky utcai postaépület felépítése következtében hamar elvesztette – eredetileg szökőkutas díszudvarral (*I. ábra/E*) keretezett, szimmetrikus elrendezésű épületrész, amelynek középpontjában

²¹ Nagyhegyi 2002. 51.

²² Országgh 1885. 103.

²³ Buskó 1991. 9.

²⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 5.

²⁵ Vadas 2003. 136.

²⁶ Sigray 1980. 6.

²⁷ Országgh 1885. 102–103.

a pénztárcsarnok (*I. ábra/F*) található. Ebben a hét ablaktengelyes, fordított teknőtetővel fedett²⁸ helyiségben helyezték el a jegypénztárak mellett a rendőrségi és egyéb vasúti kiszolgáló személyzeti irodákat (*I. ábra/G*), itt lehetett újságot és dohányárut vásárolni, és ezen keresztül lehetett – egy meglehetősen szűk átjárón (*I. ábra/H*) át – a csarnokbeli peronokat megközelíteni. A pénztárcsarnoktól jobbra a csomagfeladás helyiségét (*I. ábra/I*) és a három sínpart magában foglaló fedett postaudvart (*I. ábra/J*) alakították ki, balra pedig a különböző társadalmi státuszú utazóközönség térbeli elkülönülését biztosító – „perfekt ízléssel”²⁹ berendezett – várótermeket, szepárékat és számos WC-t (*I. ábra/K*) helyeztek el. Az indulási oldali udvar körút felőli végén az I. és II. osztályú étterem (*I. ábra/L*) épülete (472 m²)³⁰ – ma McDonalds étterem – kapott helyet, az átellenes oldalon pedig a pályaudvari postaépület (*I. ábra/M*) (438 m²)³¹ – jelenleg benne kormányablak kialakítása zajlik – tömbje zárta le a teret, amelyet vasszerkezetű előtető (*I. ábra/N*) – ún. marquis – kötött össze az éttermi pavilonnal. Érdekesség, hogy a III. osztályú étterem a pályaudvar pincszintjének számos kamra-, fűtő-, tároló- és raktárhelyisége mellé, a jobb oldali saroktorony alagsorába, a III. osztályú váró alatti helyiségbe került.

Az érkezési oldalon az épület hossz tengelyében itt is előtető (*I. ábra/O*) fut végig. A körüli saroktoronyban kaptak helyet a vasúttársaság és az állomásfőnökség irodái, mögötte a vám helyiségeinek (*I. ábra/P*) szomszédságában a csomagkiadó csarnok (*I. ábra/Q*) helyezkedett el. Külön várótermet alakítottak ki az érkezőkre várakozó személyek számára (*I. ábra/R*), amely mellett széles átjáró (*I. ábra/S*) („*Ausgangshalle*”) biztosította az összeköttetést a peron és az udvar között. Ezen az oldalon tágas – külön férfi és női – toalett-helyiségek (*I. ábra/T*) is szolgálták az utazók kényelmét. Ékszerdobozként ható különlegesség az uralkodópár számára készült udvari pavilon (*I. ábra/U*) (268 m²)³² – egykoron ún. királyi váró, később kormányzati váró –, amelyhez a pályaudvar érkezési oldalán elhelyezkedő díszudvartól (*I. ábra/V*) elkülönített, körbekerített szökőkutas kert (*I. ábra/W*) is tartozott.

Itt jegyzendő meg, hogy az udvari pavilon mellett a két körüli pavilon, a vonatfogadó csarnoknak a körúttal átellenes oldalon lévő két saroktornya, az éttermi pavilon, valamint a postapavilon is hagyományos, tehát nem vasvázas szerkezettel épült.

5. AZ ÉPÍTKEZÉS LEGFONTOSABB ESEMÉNYEI

Az építkezés eseménytörténete csak hézagosan rekonstruálható, mivel erre vonatkozóan közvetlen írott források (pl. építési napló, építési jelentések, szerződések, számlák) nem kerültek elő.³³ Különlegesség, hogy a dokumentációs céllal készült

²⁸ Kubinszky 1983. 54.

²⁹ Posta 1874. 486.

³⁰ Ország 1885. 103.

³¹ Uo.

³² Uo.

³³ Vadas 1998. 324.

Klősz György-féle fényképfelvételek – egy korszakalkotó új találmány és az építészeti modernitás remek találkozásaként – segítséget nyújtanak az építkezés előrehaladásának tanulmányozásához és szerencsés esetben egyben a kőanyagok felhasználásának „*terminus ante quem*” datálását is lehetővé teszik.

Az építkezés során közreműködő vállalkozók, iparosok nevét a korabeli sajtóbeszámolók megőrizték.³⁴ Ennek alapján tudjuk, hogy a korszak ismert és elismert – a témaválasztás szempontjából itt kiemelő – építőmesterei közül „*a kőművesmunkákkal Pucher Józsefet*” bízták meg, a „*terrazzo-kövezetet, mely valóban nagymenyiségű Depol Luigi vállalkozó készítette*” [...], kőfaragó munkákra Woletz Antal vállalkozott [...]. *Az utépitési s kövezési munkákat Hirsch M. és S. czég teljesíté [...]*”.³⁵ A leegyszerűsítően csak „*márvány munkák*”-nak leírt komplex beszerző, szállító, feldolgozó tevékenység a Magdolna utca 7. szám alatt működő, Siletti Francziska vezette olasz eredetű pesti vállalkozás – egyébiránt a pályaudvar építésével közel egy időben a Magyar Királyi Dalszínház (ma: Magyar Állami Operaház) olasz és francia díszítőkövei beszállítójának – a nevéhez kapcsolódik.³⁶

Az egykorú magyar híradásokban gyakran visszatérő megállapításként olvasható, miszerint a hazai vállalkozók megbízása mellett a „*társaság e rendkívül nagyszerű indulóház építésénél [...] lehetőleg mindent hazai anyagból [...] igyekezett készíttetni és építtetni*”.³⁷ Ebben a korszakban megnyilvánulása mellett azt is látni kell, hogy az épület kivitelezésénél a tetszetősség mellett természetes módon a költségek csökkentésére is törekedtek.

A korabeli beszámolók – valószínűleg a felvételi épület tágabb környezetében, az új pályaudvari épületkomplexum építkezései előtt megkezdett számos közlekedésszabályozási célú beruházást (pl. Ferdinánd híd, Aréna úti aluljáró, közraktári épületek stb.³⁸) ide véve – az új indóház építésének kezdeteként eltérő időpontokat közölnek. Fennmaradt dátumként 1873. szeptember,³⁹ 1874. május,⁴⁰ az *Allgemeine Bauzeitung* idézett cikke az új pályaudvar építésének kezdetét 1875. május 10-re teszi,⁴¹ más értelmezés szerint ez csak a körút nyomvonalának kitézését követően, 1875. június végén⁴² indulhatott meg. Közismert építészettörténeti kuriózum, hogy az új vonatfogadó csarnokot a régi pályaudvar fölé építették, a vasútforgalom az építkezés idején sem szünetelt.⁴³

Elsőként a tervezett pályaudvar altalajának az alapozáshoz kapcsolódó vizsgálatait végezték el, ezek alapján a falak alapozási mélységét úgy állapították meg, hogy

³⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 17.

³⁵ Osztrák 1877b. 682.

³⁶ Uo., Hirdetmény 1880. 3678 és Czétényi et al. 1987. 10.

³⁷ Osztrák 1877d. 354.

³⁸ Országgh 1885. 99–103.

³⁹ Állam-vaspálya 1873. 328.

⁴⁰ Nagy 1874. 317.

⁴¹ Aufnahms-Gebäude 1883. 15.

⁴² Vadas 1998. 324.

⁴³ Buskó 1991. 7.

minden pincefal, valamint minden teherhordó fal 0,5 m mélységben behatoljon a sínek szintje alatt 8–10 m mélységben elért dunai kavicsrétegbe.⁴⁴

Már 1875 végére elkészültek az alapozási munkálatokkal, rögzítették a vasszerkezet oszlopainak alapjait is,⁴⁵ a helyükön voltak az indulási oldal csarnok és udvar felőli vaspillérei, amelyeket legnagyobb részben a már elhelyezett lábazat rögzített.⁴⁶ A fedett postaudvar kialakításához kapcsolódó szerkezeti munkálatokat 1876. május 10-én örökítette meg a fényképész.⁴⁷ Egy 1876. augusztus 28-i keltezésű Klösz-fénykép⁴⁸ tanúsága szerint a postaépület addigra már biztosan elkészült, ekkor az éttermi pavilonnál párkánymagasságban, a körúti pavilonoknál pedig már a második emeletnél tartott a falazás.⁴⁹ Ez év nyarán a fő feladatot a csarnok lefedése jelentette, szeptember 19-én megtartották a tetőszerkezet terhelési próbáját,⁵⁰ egy október 6-i fotó szerint az idő tájt már a felülvilágító kialakításán dolgoztak.⁵¹

A pénztárcsarnok építése jórészt 1877 első felére húzódott át, a munkálatok egyik utolsó elemeként azon a nyáron fejezték be a körúti pavilonok saroktornyait.⁵²

Az udvari pavilon lefedésére, homlokzatának befejezésére 1877 tavaszán és nyarán került sor (1876 végére csak a lábazatmagasságot érték el, végleges formáját pedig csak 1878 februárjában nyerte el⁵³). Bár júniusban már arról írtak a lapok, hogy az épület „*majdnem teljesen kész*”,⁵⁴ október végén „*az épületek körül [...] még javában foly a munka*”.⁵⁵

Az építkezés – a megnyitást követően is zajló kisebb munkákat (pl. tereprendezés, parkosítás, belső díszítések pótlása) ide nem számítva – összesen huszonkilenc és fél hónapig tartott.⁵⁶ A korabeli forrásokban fennmaradt, hogy az épület hivatalos szemléjére és ünnepélyes megnyitójára 1877. október 28-án, vasárnap került sor.⁵⁷ Az új épület helyiségeit a nagyközönség az október 29-i reggeli bécsi gyorsvonat indulásához kapcsolódóan használhatta először,⁵⁸ és október 30-a volt az a nap, amikortól „*az épület megnyitott az utazóközönség használatára*”.⁵⁹

⁴⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

⁴⁵ Aufnahms-Gebäude 1883. 15 és Vadas 1998. 325.

⁴⁶ Aufnahms-Gebäude 1883. 15.

⁴⁷ Kathy 1977. 57.

⁴⁸ Gergely 1977. 39.

⁴⁹ Vadas 1998. 326.

⁵⁰ Sigrái 1980. 2.

⁵¹ Gergely 1977. 50.

⁵² Vadas 1998. 327–328.

⁵³ Aufnahms-Gebäude 1883. 17 és Vadas 1998. 326–329.

⁵⁴ Osztrák 1877a. 195.

⁵⁵ Osztrák 1877b. 682.

⁵⁶ Vadas 1998. 329.

⁵⁷ Osztrák 1877b. 682, Osztrák 1877c. 1189 és Osztrák 1877d. 354.

⁵⁸ Osztrák 1877d. 354.

⁵⁹ Aufnahms-Gebäude 1883. 17.

6. AZ ÉPÍTKEZÉS ÉS A KŐANYAGOK KÖLTSÉGEI

A kiadások áttekintése során figyelembe kell venni azt a fentebb említett tényt, hogy az új felvételi épület egy összetett rendezési terv egyik elemeként valósult meg. Emiatt a több helyen felbukkanó 8 millió forintos ráfordítás az egész pályaudvar végleges rendezésének teljes, a melléképítményeket is magában foglaló költségeit jelzi,⁶⁰ az „*uj indóház*” létesítéséhez kapcsolódó kiadások pedig összességében alatta maradtak a különböző kortárs források beszámolóiban szereplő – kissé nagyvonalú – 2 és ¼ millió,⁶¹ 2 és ½–3 millió forintos becslésnek⁶² is.

A vasúttársaság hivatalos adatain alapul és emiatt hitelesnek tekinthető részletes táblázatos összefoglalás („*Kosten des neuen Aufnahms-Gebäudes in Budapest*”) szerint a költségek összesen 1 678 767 osztrák–magyar forintot és 20 krajcárt tettek ki.⁶³ Összehasonlításképpen megemlíthető, hogy a korszak jelentősebb építkezései közül a Ferenciek terén álló egyetemi könyvtár (1876) építése több mint 700 000 forintba került, a fővárosi Duna-szakasz szabályozásához (1871–1875) kapcsolódó kiterjedt munkálatoknak – rakpartépítés, mederkotrások, a soroksári zárózsilip és egyéb védművek elkészítésének – a költségei pedig összesen több mint 8 és fél millió forintra rúgtak.⁶⁴

A táblázat szerint – amely a munkanemeket 28 csoportra osztva a ráfordításokat 20 épületrész vonatkozásában adja meg – a vasmunkákat nem számítva az építkezés kiadásai között a legnagyobb tételt a föld- és falazási munkák költségei teszik ki (350 626 forint 55 krajcár). A nagyságrenddel olcsóbb kőfaragómunkák 30 099 forint 53 krajcárba kerültek, a márványmunkák kiadásai 21 086 forint 28 krajcárt, a terrazzo- és aszfaltburkolat elkészítése 17 269 forint 33 krajcárt, a gránitmunkák 9394 forint 67 krajcárt tettek ki. Amennyiben az áttételesen ide kapcsolódó térburkoló kövek lerakását (36 181 forint 96 krajcár) is ideszámítjuk, az e tanulmány szempontjából figyelmet érdemlő munkák összköltsége már eléri a teljes ráfordítás negyedét.

Magyarázatra váró nyitott kérdés maradt, hogy a költségelszámolásokban az udvari pavilon vonatkozásában miért nem szerepelnek a márványmunkák.⁶⁵

7. A KŐANYAGOK BEMUTATÁSA

Tekintettel az épület műemléki védettségéből következő sajátosságokra (pl. min-tavételre csak a törmelék volt használható), a kutatások során nagymértékben kellett támaszkodni a vizsgálható anyagok „*in situ*” makroszkópos petrográfiai megfigye-

⁶⁰ Nagy 1874. 317, Posta 1874. 486, Osztrák 1877d. 354 és Osztrák 1877e. 357.

⁶¹ Osztrák 1877b. 682.

⁶² Osztrák 1877a. 195.

⁶³ Aufnahms-Gebäude 1883. 19.

⁶⁴ Országh 1885. 119 és 153–158.

⁶⁵ Aufnahms-Gebäude 1883. 19.

lésére. Ezzel párhuzamosan a közettani adatok és az irodalmi hivatkozások megfelelő, együttes, egymást kiegészítő értelmezésének is kiemelkedő szerep jutott.

Bizonyos itteni kőzetek származási helyének esetleges pontosítása érdekében – szükség esetén – a kutatás egy későbbi fázisában geokémiai anyagvizsgálatok⁶⁶ is végezhető, jelenleg ilyenekre nem került sor. Ennek a korlátait jelenti azonban az, hogy számos itteni kőzetet napjainkban már nem bányásznak, ezért az itteni előfordulás és a feltételezett származási hely (mára felhagyott bánya) kőzetanyagának összehasonlító vizsgálatához szükséges kontrollanyag nem áll rendelkezésre.

Ez a tanulmány részletesen csak a pályaudvaron ma is előforduló és vizsgálható (értsd: „hozzáférhető”) eredeti, az építkezés idején beépített kőzetek bemutatásával foglalkozik, építőkövek vagy díszítő- és burkolókövek csoportjába sorolva ezeket, amely egységeken belül a kőzetek a régebbitől a fiatalabb keletkezési korú felé haladva kerülnek sorra. A bemutatás során először az épületen belüli előfordulási hely, továbbá a feltételezhető lelőhely – település és bányahely részletességgel, de legalább a bányakörzet megnevezésével, a történelmi Magyarország területéről származó anyagok esetében lehetőség szerint a Schafarzik-féle bányakatalógusbeli sorszámmal⁶⁷ – szerepel. Ez a Magyar Királyi Földtani Intézet megbízásából készült, kőzetminták begyűjtésére és rendszerezésére is kiterjedő, impozáns összefoglaló munka a történelmi Magyarország 2515 kőbányájának legfontosabb tulajdonságait (elhelyezkedése, tulajdonosa, a kitermelt nyersanyag neve és kora, felhasználása stb.) ismerteti. Végezetül a kőzetek fényképpel illusztrált bemutatását rövid makroszkópos közettani leírás és a szóban forgó anyag bányászatára, felhasználására vonatkozó további adatok zárják.

A szerzőnek csalódottan kell megállapítania, hogy a legjobb szándék ellenére is maradtak még olyan kőzetek – ezek a teljesség kedvéért a többitől külön, a fejezet végén (*Bizonytalan besorolású kőanyagok* cím alatt) szerepelnek –, amelyek típus és/vagy bányahely szerinti azonosítása nem volt elvégezhető, illetve objektív akadályok miatt a jövőben sem végezhető el. Idetartoznak az írott forrásokban hivatkozott, egykor felhasznált, ugyanakkor az aktuális megfigyelések alapján ma már nem fellelhető anyagok (pl. „*Kehlheimerplatten-Pflaster*”⁶⁸). Részletes ismertetésük itt emiatt nem indokolt, csakúgy, ahogyan azoké a kőzeteké sem, amelyek az épület második világháborús sérüléseinek – pl. Budapest ostromakor, 1945. január 15-én a szovjetek rést robbantottak a pályaudvar falán⁶⁹ – kijavítására szolgáltak, vagy amelyeket a későbbi építészeti renovációk-rekonstrukciók alkalmával használtak fel.

⁶⁶ Lövei et al. 2007. 75–82.

⁶⁷ Schafarzik 1904. 413.

⁶⁸ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁶⁹ Mihályi 2014. 102.

I. ÉPÍTŐKÖVEK

I/1. Karbon időszaki,⁷⁰ osztrák „mauthauseni gránit” („granit”⁷¹)

Előfordulási hely: A pályaudvar körút felőli oldalán a homlokzat saroktornyainak alsó, lábazati részét alkotja, továbbá ebből van a vonatfogadó csarnok körüti függönyfalának előterében található, az utca szintjéről a pályaudvar földszintjére vezető három, valamint a jobb oldali saroktorony és az éttermi épület közötti folyosóra felvezető négy utcai lépcsőfok is (2. fénykép).

Napjainkban a pályaudvaron csak a fenti helyeken tanulmányozható, de az egykori leírások szerint gránitból készültek a csarnokban a peronok egykori szegélykövei is, és a ma már ugyancsak nem létező csarnokbeli lépcsők (?) is, amelyek egykori elhelyezkedése ma már nem rekonstruálható.⁷² A korábban hivatkozott költségkimutatás arról is tájékoztat, hogy – valószínűleg szintén az alapozáshoz – az udvari pavilonnál is használtak gránitot.⁷³



2. fénykép. A körút felőli oldal gránitlépcsői, amelynél jól megfigyelhető, hogy a legalsó lépcsőfok magassága jelentősen csökkent a körüti járda felületének aszfaltozás okozta szintemelkedése miatt (a szerző felvétele)

⁷⁰ Janoschek–Matura 1980. 18.

⁷¹ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁷² Uo.

⁷³ Aufnahms-Gebäude 1883. 19.

Származási hely: Mauthausen térsége (Felső-Ausztria), Ausztria (1877-ben Felső-Ausztria Főhercegség, Osztrák Császárság).

Rövid közettani leírás: Szürkés-fehéres színű, közepszemcsés, kvarcból, földpátból és csillámból (biotit) álló – helyenként a mállási folyamatok eredményeként a limonittól sárgásan elszíneződött –, mélységi magmás kőzet.

Megjegyzés: A pályaudvari kőzet makroszkópos tulajdonságai alapján a „*mauthauseni gránit*” típusba sorolható, ugyanakkor a pontos bányahely nem adható meg, mivel a Mauthausenhez köthető bányakörzet korabeli kőbányáiban (Bettelberg, Heinrichsbruch, Kamptnerbruch stb.) ma már nem folyik kitermelés, emiatt hiányzik az a lokalizálható kontrollminta, amivel a budapesti anyag összevethető lenne. Ennek a dunai vízi úton könnyen szállítható, fagyállóságának és szilárdságának köszönhetően közkedvelt gránitfajtának kockakő burkolatként való alkalmazásával először ugyan sikertelenül kísérleteztek Budapesten, de később – bécsi minta nyomán – rendkívül elterjedt a magyar főváros útjainak és járdáinak szegélyköveként.⁷⁴ Különböző eredetű változatai alapanyagként szolgáltak a Szabadság híd, a Lánchíd pilléreihez, az utóbbi oroszlánjainak talapzatához is.⁷⁵

A teljesség kedvéért meg kell jegyezni, hogy bár kicsi a valószínűsége, de nem zárható ki az a lehetőség sem, hogy a pályaudvaron előforduló gránit a Krassó-Szörény megyei Bökény (korábban Bukin, románul Buchin) 1872-ben megnyitott kőbányájából (Schafarzik-bányakód: 831⁷⁶) származik, amely a pályaudvart is építető vasúttársaság tulajdonában volt, és fénykorát éppen 1875–1878 (!) között élte, amikor is a temesvár–orsovai vasútvonal műtárgyaihoz (hidak, viaduktok, alagutak) szolgáltatta az építőkövet.⁷⁷ Sajnos az itteni kőzetről sem áll rendelkezésre összehasonlítható minta, amely egyértelműen eldöntené ezt a kérdést. Az ebben az időszakban a hazai gránitbányászat fejletlensége miatt elterjedt egyéb külföldi gránitfajtáktól – pl. sziléziai, meissenai, Fichtel hegységi, lausitzi stb. – viszont a pályaudvari minta petrográfiailag kétséget kizáróan jelentősen különbözik.

I/2. Eocén korú,⁷⁸ besztercebányai homokkő („*Neusohler Stein*”⁷⁹)

Előfordulási hely: Az épület külső homlokzatának kőanyagú lábazati elemeit, továbbá a vonatfogadó csarnok (3. fénykép), a pénztár csarnok, a csomagfeladási helyiségek és a postaudvar belsejének lábazatát készítették – a padló szintjétől 1,4 m magasságig – egykor teljes egészében ebből a kőből.⁸⁰

⁷⁴ Vendl 1951. 154.

⁷⁵ Reichert 1929. 455.

⁷⁶ Schafarzik 1904. 153.

⁷⁷ Horváth–Kubinyi 2003. 4.

⁷⁸ Pivko–Sláviková 2013. 174.

⁷⁹ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁸⁰ Uo.



3. fénykép. Besztercebányai homokkő anyagú, erősen mállott lábazati elemek a vonatfogadó csarnok körül felőli oldalán. A párkányzat eredeti elemei ugyancsak ilyen kőből vannak, de ez helyenként édesvízi mészkő anyagú pótlásokkal javított (a szerző felvétele)

A pályaudvar hajdan ugyancsak ebből a homokkőből készült konzolos tartójú lépcsőinek ma már sajnos nyoma sincsen. A háborúban megsemmisült lábazati elemek nem eredeti anyaggal történt pótlása és a későbbi évtizedek felújításai során beépített eltérő kőzetek miatt ezek az egykor egységes megjelenésű felületek ma tarka képet mutatnak: az egyébként is utólagosan számtalan helyen javított homokkő burkolat elemei mellett durvamészkő és esetenként polírozott felületű édesvízi mészkő anyagú darabok is jócskán előfordulnak.

Származási hely: Besztercebánya térsége, Szlovákia, Besztercebányai járás (1887-ben Zólyom vármegye, Magyarország).

Rövid kőzettani leírás: Sekélytengeri környezetben képződött, törmelékes, üledékes kőzet, amely üdén szürke, mállottan sárgás színű, néhol kavicszemcséket is tartalmaz, de uralkodóan finomszemcsés, meszes kötőanyaggal cementált karbonát- és kvarc-*szemcséből* álló (polimikt) homokkő.⁸¹

Megjegyzés: A „*besztercebányai kő*” néven ismert építőkövet a XIX–XX. század fordulóján számos Besztercebánya-környéki, részben akkor még önálló településen – Jabrikó, Királyka, Tajó – fejtették, a pályaudvaron előforduló kőzetanyag ezeknek a növekvő kereslet miatt prosperáló kőbányáknak valamelyikéből származik.⁸²

⁸¹ Schafarzik 1904. 378 és Pivko–Sláviková 2013. 174.

⁸² Schafarzik 1904. 376 és 379.

A szóban forgó homokkővet később legnagyobb mennyiségben termelő pallósi kőfejtőről viszont fennmaradt, hogy csak 1881-ben vették művelés alá, tehát a kőzetanyag innen való származása kizárható.⁸³ A zömmel vasúton szállított követ nyers vagy faragott állapotban nemcsak sírkövekhez vagy a környék templomaihoz, vasúti hídjaihoz, hanem sok fővárosi építkezéshez (pl. Országház, Szent István-bazilika) is használták.⁸⁴

A burkolólapok helyszínre szállításának ideje nem ismert. A II. osztályú váróterem szaruzatának összeállításáról 1876. június 10-én készült fénykép időben rögzíti, hogy a csarnok indulási oldal felőli oldalának lábazati burkolólapjai ekkor már a helyükön voltak. A pénztárcsarnok vázszerkezetének szerelésekor készült – 1877. február (?) 28-i keltezésű – fényképfelvételen pedig jól látszik, hogy addigra már a pénztárcsarnok udvar felőli oldalán is a helyükre kerültek a burkolólapok.⁸⁵

I/3. Felső-miocén (szarmata) korú, durvamésző (Tinnyi Formáció⁸⁶) („Dioster Stein” és „Pester Stein”⁸⁷)

Előfordulási hely: Az *Allgemeine Bauzeitung* szerint az épület összes párkányát, épületsarkát diósi kőből készítették, valamint az udvari pavilon bejárata és felépítménye (4. fénykép) is ebből van. Ezen túl a nagyobb párkányok cinkbádoggal borított függő lemezeihez „legkiválóbb minőségű” pesti követ használtak.⁸⁸

A kőzetnek a fogadócsarnok oldalfalainál előforduló, a lábazat anyagától világosabb színárnyalata miatt is elkülönülő, molluszká kőbelekét gazdagon tartalmazó, helyenként keresztretegzett (sósókúti?) változata nem eredeti anyag, itteni előfordulása későbbi beépítés, pótlás eredménye.

Származási hely: Erd (Pest megye), Schafarzik-bányakód: 484 („Ilka-major melletti kőbánya”) és Kőbánya (Budapest X. kerülete), Schafarzik-bányakód: 1237 („pinczeszerű vájások”).⁸⁹

Rövid kőzettani leírás: Az épületen a csökkentsósvízi-partszegélyi képződési környezetben keletkezett karbonátos üledékes kőzetnek jórészt szürkés, finomszemcsés, molluszkákat és foraminiferákat kevésbé tartalmazó mészhomokkő változatait alkalmazták. Az udvari pavilon esetében a kőzet sárgás színű, közép- és durvaszemcsés, ooidos („ikraköves”) kifejlődésű változata is megfigyelhető.

Megjegyzés: A több eltérő tulajdonságú (szilárdság, vízfelvevő-képesség, fagyálóság) kőzetváltozatban ismert „szarmatakorú durvamész”⁹⁰ a dualizmus kori Budapest egyik legkedveltebb építőkövének számított. Számos főváros környéki

⁸³ Schafarzik 1904. 378.

⁸⁴ Uo.

⁸⁵ Császár 1976. 28 és 30.

⁸⁶ Gyalog 1996. 78.

⁸⁷ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁸⁸ Uo.

⁸⁹ Schafarzik 1904. 91 és 223.

⁹⁰ Schafarzik 1904. 95 és Schafarzik et al. 1964. 32.



4. fénykép. Szarmata mészkőből készült díszes zárókő az udvari pavilon Váci út felőli bejáratánál. A boltív és zárókőve a kép felső részén látható díszítményektől eltérően natúr, vakolatlan kő (a szerző felvétele)

településen (Bia, Budafok, Kistétény, Kőbánya, Nagytétény, Páty, Sósút) bányászták ezt a jól faragható, könnyen megmunkálható, az akkori légszennyezettségi viszonyokhoz tökéletesen megfelelő, kiváló építőkövet, amelynek kitermelése és feldolgozása hagyományosan ma is fűrészeléssel történik.⁹¹

Ezt a kőzetet használták fel pl. a Lánchíd, az Akadémia székháza, a Margit híd, a Pesti Vigadó, az Operaház, a Szent István-bazilika, a budai Nagyboldogasszony-templom, a királyi palota, a Citadella, a pesti rakpart, a vásárcsarnokok stb. építése során. A diósdai kőfejtőből származó kőzet ismeretes faragott kőként, pl. a Szabadság hídnál, valamint ezt alkalmazták a pécsi dohánygyár építményei esetében is. Az itteni kőbánya évi termelése a századfordulón kb. 150–200 m³ és kb. 150 db lépcsőfok volt.⁹² A Kőbányán kitermelt, egyező genetikájú kőzet, az ún. „*pesti kő*” alkalmazása főként pesti magánépítkezéseknél volt elterjedt. Közismert, hogy itt a kitermelés hanyatlását követően az 1900-as évek elejétől a terjedelmes földalatti járatrendszert a sörgyárak pinceként, a lakosság helyenként „*barlanglakásokként*” vette használatba.

⁹¹ Vajda 2013. 46.

⁹² Schafarzik 1904. 95–96 és 91.

I/4. Kvarter korú,⁹³ geressei édesvízi mészkő („Sütőer Stein”⁹⁴)

Előfordulási hely: Az *Allgemeine Bauzeitung* beszámolója szerint ilyen anyagból faragott köveket alkalmaztak a pályaudvar vasszerkezeténél sarukőként („*Unterlagsquadern*”⁹⁵), továbbá e kőzetből vannak a pályaudvari kerítések téglanyagú részeinek vakolatlan fedőlemezei (5. fénykép).

Az egykori postaépület 2016–17-es átalakításakor, a vakolat alól kiszabaduló feületeknél látható volt, hogy eredetileg édesvízi mészkő lapokat építettek be a homlokzat előreugró elemeinél a lábazat és a téglák közé is. Azonos kőzettani összetételű, de más lelőhelyről származó mészkőből készült a homlokzati faragványok egy része (lásd: II/7.).

Származási hely: Sütő (Komárom-Esztergom megye), Schafarzik-bányakód: 473a–d („*haraszthegyi kőbánya stb.*”).⁹⁶



5. fénykép. A pályaudvar indulási és érkezési oldalán elhelyezkedő kertet, annak érdekében, hogy egyfajta intimitás teremthessen az utazóközönség számára, téglalapon nyugvó, mészkő lapokkal fedett, lándzsás ornamentikájú vaskerítés határolta le az utcai terektől (a szerző felvétele)

⁹³ Gyalog 2005. 143.

⁹⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

⁹⁵ Uo.

⁹⁶ Schafarzik 1904. 88–89.

Rövid közettani leírás: A pályaudvaron előforduló változat fehéres – eredetileg világosbarna – színű, gyengén porózus („*likacsos*”) karbonátos üledékes kőzet, amelynek jellegzetes mintázatát a kalcium-karbonát által bekérgezett, elhalt növényi szerves anyag és/vagy ritkábban édesvízi puhatestűek maradványainak kioldódása után visszamaradt, kisebb-nagyobb üregek adják. A kőzet könnyen faragható, kül- és beltérre egyaránt alkalmazható, fagyállósága kiváló.

Megjegyzés: A kőzetet már a római Aquincum lakói is használták. Az 1845–1880 között nyitattott Süttő környéki bányákból termésköként és faragott állapotban került a fővárosba, ahol nemcsak az új főgyűjtőcsatorna, a dunai rakpart, a királyi palota, az Országház stb. építése során alkalmazták, hanem rendkívül elterjedt építőanyagként számtalan lábazat és párkány formájában köszön vissza napjainkban is.⁹⁷

Kronológiai adalék, hogy az udvari pavilonhoz tartozó kert kerítéseinek szóban forgó édesvízi mészkőlappal fedett téglanyagú alapjai⁹⁸ már viszonylag korán elkészültek, ennek alapján a kőzetanyag helyszínre szállítása 1876 vége előtt megtörtént.

II. DÍSZÍTŐ- ÉS BURKOLÓKÖVEK

II/1. Karbon időszak, ⁹⁹ tiroli „Bianco Lasa / Covelano Venato” márvány

Előfordulási hely: Az udvari pavilon reprezentatív helyiségeinek (szalonok) padlózata (6. fénykép).

Származási hely: Lasa / Laas és vagy Covelano / Göflan (Trentino-Alto Adige / Südtirol), Olaszország (1877-ben Tirol tartomány, Ausztria).

Rövid közettani leírás: Helyenként barna, sárga, szürke ereket, sávokat tartalmazó, fehér, szürkésfehér színű, középkrisztályos (1–3 mm) kalcitból álló, átalakult kőzet. Rendkívül magas karbonáttartalmú (94–97%), járulékos ásványként gyakran tartalmaz csillámot (flogopit), amely sávokba rendeződve a kőzet jellegzetes habitusát adja.¹⁰⁰

Megjegyzés: A „Laas márvány” bányászatával már a rómaiak is foglalkoztak,¹⁰¹ a kőzet a XIX. században számos klasszicista műalkotás anyagául szolgált Bécsben, Münchenben és Berlinben. Tiszta és kemény kőzet, nagyon alacsony porozitása miatt fagyálló, ezért előszeretettel alkalmazzák kültéren is – ebből készült sok ezer II. világháborús amerikai katonasír sírköve –, de épületek díszítésére inkább másodrendű változatait alkalmazták.¹⁰²

⁹⁷ Schafarzík 1904. 220.

⁹⁸ Gergely 1977. 38 és Vadas 1998. 326.

⁹⁹ Unterwurzacher–Obojes 2012. 27.

¹⁰⁰ Produkt 2016. o. n.

¹⁰¹ Srbik 1928. 239.

¹⁰² Mirwald 2007. 22 és Jakabffy 1908. 124.



6. fénykép. Az udvari pavilon márványpadlóját az egyszínű fehértől az erősen sávozottig terjedő skálán előforduló, változatos mintázatú kőzetlapokból rakták le. A padlózat magán viseli az elmúlt évtizedek nyomát, számos helyen erősen repedezett állapotban van (a szerző felvétele)

II/2. Felső-triász / alsó-jura időszaki,¹⁰³ olasz „Portoro” mészkő („[...] wurden Platten von verschiedenfarbigem geschliffenen Marmor eingelegt” és [...], in schwarzem [...] italienischen Marmor”¹⁰⁴)

Előfordulási hely: A főpárkány konzolainak közét kitöltő kőlapok, a jelenlegi védőhálós biztosítás miatt nem látható első emeleti osztópárkány betétei, a körúti pavilonok emeleti ablakai közötti és a nyolcszögletű saroktoronyok főpárkánya alatti homlokzati betétek, a pénztárcsarnok négy sarokbástyájának összesen nyolc betéte, az udvari pavilon csarnok felőli bejárata feletti „VIRIBUS UNITIS” feliratú tábla (7. fénykép) és nagyszalonjának kandallója.

A főpárkány alatti, mára több helyen hiányos kőlapok és a pénztárcsarnoki betétek némelyike a tetőzet fémlemezeinél használt szürke védőfestékekkel van lefestve. Utóbbiak közül az indulási udvar felőliekbe – noha a fennmaradt rajzok alapján eredetileg az „O. Á. V. T.” (= Osztrák Államvaspálya-társaság) feliratot szándékoztak vésní¹⁰⁵ – ma a „MÁV” mozaikszo olvasható.

¹⁰³ Carter 1992. 181 és Molli et al. 2011. 256.

¹⁰⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 9 és 10.

¹⁰⁵ Aufnahms-Gebäude 1883. o. n.



7. fénykép. Az udvari pavilon csarnok felőli homlokzatán elhelyezett betét mai állapota jól mutatja, hogy a díszítőké kevésbé időjárásálló, még csapadéktól mentes helyen is, már a csarnokbeli légnedvesség hatására is opálosodott és színét veszítette. „*VIRIBUS UNITIS*” = „*Egyesült erővel*”, Ferenc József egyik uralkodói jelmondata (a szerző felvétele)

Származási hely: Portovenere térsége (La Spezia megye, Liguria régió), Olaszország.

Rövid közettani leírás: Szerves anyagban gazdag környezetben, rosszul szellőzőtt tengeröbölben keletkezett, karbonátos üledékes kőzet, finomszemcsés mikrites mészkő.¹⁰⁶ A szervesanyag-tartalomtól függően vörösesbarna, kékes színárnyalatú sötét-szürke, fekete színben is előfordul, világosabb színű gumókat, vékonyabb fehér színű, szabálytalan elrendeződésű dolomitos-kalcitos ereket és vastagabb sárga színű, sávokba rendeződő dolomitos-vasoxidos sávokat tartalmaz.

Megjegyzés: Rendkívül dekoratív, egyike a leghíresebb olasz sötét színű mészköveknek. A sokféle altípusban kifejlődött, emiatt számos különféle néven is ismert kőzet – a pályaudvari indigókék változat az ún. „*Portoro gold*” fajta – előfordulási területe a Carrarától 15 km-re található északnyugat-olaszországi Portovenerei-félsziget, valamint a szomszédos Palmaria és Tino szigete.¹⁰⁷ Kitermelése egészen a római időkig nyúlik vissza, a bányászat fénykorát a reneszánsz idején élte.¹⁰⁸ A díszí-

¹⁰⁶ Cimmino et al. 2004. 82.

¹⁰⁷ Miller–Folk 1994. 187.

¹⁰⁸ Fiora–Alicati 2007. 59.

tőkő alkalmazása a Genova környéki területeken kívül, ahol főként kastélyok oszlopaihoz, szökőkutak, medencék anyagaként, falak burkolásához használták fel, Franciaországban, Belgiumban, Svájcban, később az Egyesült Államokban is elterjedt. Ebből készültek a bécsi Természettudományi Múzeum kupolájának oszlopai is.¹⁰⁹ Napjainkban csak Palmaria szigetének öt bányájában folyik kitermelés.¹¹⁰

II/3. Alsó-jura időszaki, geressei vörös mészkő (Pisznicei Mészkő Formáció?)¹¹¹ („Piskeer Marmor”¹¹²)

Előfordulási hely: Ilyen kőzetet alkalmaztak több helyen az épület külső homlokzatán díszbetétként, pl. a pénztárcsarnok udvarra néző homlokzati órája alatti és feletti kőlapok (8. fénykép), vagy az éttermi pavilont a III. osztályú váróteremmel összekötő folyosó tetőzetén, a körút felőli oldalon lévő tábla készült ebből az anyagból.



8. fénykép. Pisznicei vörös mészkő anyagú betétek a pénztárcsarnok főhomlokzatán. A római számokkal szereplő évszám (1877) az épület átadására utal. A kőzet eredeti vörös tónusa az időjárás hatására erősen megfakult, az anyag kifehéredett (a szerző felvétele)

¹⁰⁹ Burlando 2009. 69.

¹¹⁰ Fratini et al. 2015. 415.

¹¹¹ Gyalog 1996. 111.

¹¹² Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

Irodalmi adatok alapján gerescei vörös mészkövet („*Piskéer Marmor*”¹¹³ = piszkei márvány) használtak hajdan a pályaudvar indulási és érkezési oldali udvarai alatti főágakban egyesülő, kiterjedt egykori szennyvízelvezető csatornahálózat elemeihez is.

Származási hely: Lábatlan-Piszke (Komárom-Esztergom megye), Schafarzik-bányakód: 467/a („*pisznicei vörös márványbánya*”).¹¹⁴

Rövid kőzettani leírás: Vöröses színű, tömött, gumós megjelenésű („*ammonitico rosso*”), helyenként fehér kalciteres, karbonátos üledékes kőzet, kémiai összetétele alapján mészkő. Mélyebb vízi medence-kifejlődésű, gyakori ősmaradványai az ammoniteszek.¹¹⁵ A kőzet eredetileg vörös színe az időjárás hatásainak kitett felületeken kifehéredik, élénk színtónusa kifakulhat.

Megjegyzés: A kedvező mechanikai tulajdonságokkal rendelkező, Magyarországon máig általánosan „*vörös márvány*”-ként emlegetett kőzet az egyik jellegzetes hazai építő- és díszítőkö, amelynek jelentősége egész Közép-Európára kisugárzik. A római korig visszavezethető, nagy hagyományú gerescei kőbányászat fénykorát a XIX–XX. század fordulóján élte – ezt a kőzetet jelenleg a tardosi, ún. bányahegyi kőfejtőben fejtik –, amikor az innen származó kőzet balkonlapok, lépcsők, lábatatok, csatornarészek alapanyagául szolgált számos budapesti építkezésnél.¹¹⁶ A pályaudvari kőzet települési szintű bányahelye az irodalomból ismert.¹¹⁷ A piszkei (Piszke jelenleg Lábatlan település része) bányatermékek döntő részét a tárgyalt időszakban a községtől délre, kb. 6 kilométer távolságra fekvő, 1700 körül megnyitott, ún. pisznicei kőfejtő szolgáltatta, amelynek anyagát nyers és faragott, illetve csiszolt formában építkezésekhez, valamint főként sírkövekhez használták.¹¹⁸

II/4. Jura időszaki,¹¹⁹ olasz „*Bianco Carrara*” márvány ([...], *in weissem italienischen Marmor*”¹²⁰)

Előfordulási hely: Az udvari pavilon királynői szalonjának kandallója (9. fénykép).

Származási hely: Carrara térsége (Massa-Carrara megye, Toszkána régió), Olaszország.

Rövid kőzettani leírás: Fehér színű, helyenként finoman kékes árnyalatú, alig észrevehető – bitumen okozta természetes szennyeződés miatt keletkezett – kékes-szürke erekkel átszőtt, finomszemcsés (0,1–0,2 mm) kalcitból álló, átalakult kőzet.

¹¹³ Uo.

¹¹⁴ Schafarzik 1904. 87–88.

¹¹⁵ Fülöp 1989. 194.

¹¹⁶ Vajda 2013. 55.

¹¹⁷ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

¹¹⁸ Schafarzik 1904. 87–88.

¹¹⁹ Molli 2009. 2.

¹²⁰ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.



9. fénykép. A carrarai márvány anyagú kandalló az udvari pavilon királynői szalonjának egyik fő ékessége (a szerző felvétele)

Megjegyzés: A carrarai márvány nemcsak itáliai vonatkozásban, hanem világviszonylatban is talán a leghíresebb fehér „modern” márvány, amelynek neve fogalommal vált. A kőzet az Apuanai-Alpok átalakult (metamorf) kristályos palái között fordul elő néhány száz méter vastag betelepülésként.¹²¹ A Liguria közvetlen keleti szomszédságában fekvő tengerparti Carrara, Massa, Seravezza környékén az etruszk idők óta közel 500 helyen fejtették a színe és mintázata alapján megkülönböztetett tucatnyi fajtáját. A pályaudvaron előforduló „Bianco Carrara” változatát szobrászati célok mellett előszeretettel használják kandallók, fal- és padlóburkolatok, asztaltáblák és más bútorrészek készítéséhez.¹²²

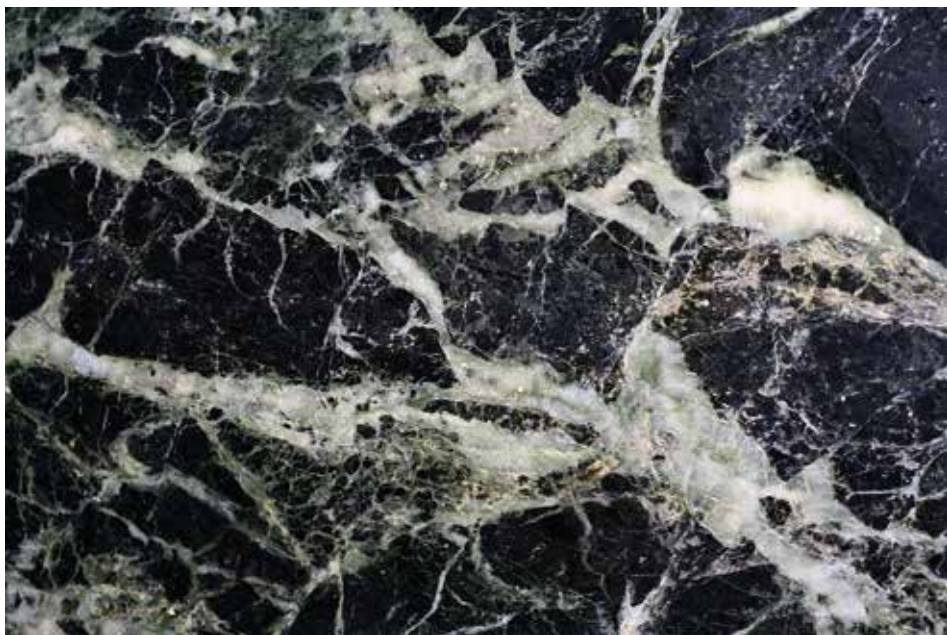
II/5. Miocén korú,¹²³ olasz „Verde polcevere” serpentinibreccsa

Előfordulási hely: Lábazati betétek (10. fénykép) a pénztárcsarnokhoz a körút felől csatlakozó folyosón (2 db) és a bal oldali körúti pavilon északi sarkán, az érkezési oldali előtető körút felőli elvégződésénél (4 db), valamint az udvari pavilon homlokzatán lévő kör alakú, Ferenc József monogramjával vésott betétek (2 db).

¹²¹ Vendl 1951. 339.

¹²² Jakabffy 1908. 122.

¹²³ Sanfilippo et al. 2014. 8.



10. fénykép. A pénzáracsarnoki folyosó serpentinitbreccsa-betétje esetében – hála az időjárástól védett elhelyezkedésnek – a kőzet eredeti, üde állapotában őrződött meg (a szerző felvétele)

A körúti pavilon lábazati serpentinitbreccsa-betétje esetében látványos a belvárosi légszennyezettség pusztító hatása: a kőzetlap felszínét fekete koromréteg borítja, amely teljesen elfedi a kőzet eredeti sötétzöld színét. Az ilyen szennyezés nemcsak esztétikai, hanem műemlékvédelmi probléma is, mivel a koromban található kénvegyületek reakcióba lépve a kőzet karbonátjaival a kőzet rohamos mállását eredményezik.

Származási hely: Pietralavezzara térsége? (Genova megye, Liguria régió), Olaszország.

Rövid kőzettani leírás: A kőzet sötétzöld színű serpentinitdarabok és a köztük lévő vékonyabb-vastagabb, zöldes, fehéres, karbonátos erek kaotikus szövedéke. Az anyag polírozott felülete sem fényes, tapintásra kifejezetten jellegzetes, „zsíros” érzetet kelt.

Megjegyzés: A pályaudvaron alkalmazott változat esetében a kiindulási anyagul szolgáló serpentinit – amely átalakult (metamorf) eredetű, bázikus és ultrabázikus magmás kőzetekből, hidrotermális hatásra keletkezik¹²⁴ – az alpi hegységképződés tektonikai mozgásaihoz kapcsolódóan töredezett össze (breccsásodott), és az így keletkezett repedésekben halmozódott fel később az azokat kitöltő karbonát.¹²⁵

¹²⁴ Schwarzenbach et al. 2013. 116.

¹²⁵ Cimmino et al. 2004. 80.

Az európai szerpentinitbányászatban régóta kiemelkedő jelentőségűek az olasz területek előfordulásai: a Nyugat-piemonti Alpok (Susa), Észak-Toszkána (Prato) és különösen a liguriai (Genova környéke) bányák karakteres megjelenésű termékei évszázadok óta kedvelt díszítőkövek.¹²⁶ A pietralavezzarai eredetű a pályaudvaron előforduló kőzet és a napjainkban is forgalomban lévő ottani díszítőkö nagyfokú makroszkópos hasonlósága ugyan megfelelően indokolja, továbbá az a tény is erősíti, hogy a többi itteni olasz díszítőkö is ebből a régióból származtatható, de a származási hely meghatározása a fentiek ellenére némi bizonytalanságot hordoz magában.

II/6. Miocén korú,¹²⁷ olasz „Rosso di levanto (Breccia di framura)” ofikalcit

Előfordulási hely: A körúti pavilonok földszinti és magasföldszinti ablakai közötti – erősen hiányos – homlokzati betétek (11. fénykép) és a vonatfogadó csarnok két saroktornyának első emeleti osztópárkánya alatti betétek.

Származási hely: Bonassola térsége (La Spezia megye, Liguria régió, Olaszország).



11. fénykép. Ofikalcit anyagú betét a körúti pavilon homlokzatán. A mállási jelenségek jól tanulmányozhatók ebben az esetben is, ahol a kőzet eredeti színe már csak fotografikai eljárással rekonstruálható (a szerző felvétele)

¹²⁶ Hull 1872. 106–108 és Giardini-Colasante 2001. 138.

¹²⁷ Sanfilippo et al. 2014. 8.

Rövid kőzettani leírás: A centiméterestől a deciméteresig terjedő mérettartományba tartozó, változatos méretű, vöröses-bordós szerpentinittarabok, valamint jelentős mennyiségű, szürkés színű, finomszemcsés karbonátos mátrix alkotta, jellegzetesen törmelékes szövetű, törmelékes üledékes kőzet (ofikalcit¹²⁸).

Megjegyzés: A pályaudvaron előforduló kőzet a „*Rosso di levanto*” néven ma is kereskedelmi forgalomban lévő díszítőkő egyik különleges, nagymértékben breccsásodott kőzetváltozata (ún. „*Breccia di framura*”¹²⁹). Az uralkodóan zöld színvilágú szerpentinitek között az egyedi borvörös színárnyalat a vastartalom előrehaladott oxidációjának köszönhető.¹³⁰ A „*Rosso di levanto*” az etruszk idők óta ismert,¹³¹ a középkor folyamán főként az itáliai egyházi építészetben kedvelték.¹³² Jellemző tulajdonsága, hogy inkább beltéren alkalmazható, mivel nem fagyálló, nedvesség hatására erőteljesen megfakul, fehér patinát kap és gyorsan mállani kezd.

II/7. Kvarter korú,¹³³ budai édesvízi mészkő („*Rochusberger Stein*”¹³⁴)

Az időjárási hatásoknak jobban kitett homlokzati faragványok egy részéhez – pl. a posta és éttermi épület attikájának díszítményei (12. fénykép) – a Drasche-féle Kőszénbánya- és Téglagyár Társulat Pesten tulajdonában lévő budai, rókushegyi kőbányából (Schafarzik-bányakód: 1239/15.) származó kemény mészkövet használtak.¹³⁵ Az édesvízi mészkő további itteni alkalmazásához és a kőzet részletes bemutatásához lásd I/4.

III. BIZONYTALAN BESOROLÁSÚ KŐANYAGOK

III/1. Devon időszi,¹³⁶ német tetőfedőpala („*Schiefertafeln*” és „*Schuppenschiefer*”¹³⁷)

A körúti pavilonok, a pénztárcsarnok, a posta- és vendéglői épület, az udvari pavilon és a tornyok manzárdtetői eredetileg lekerekített, sötétkék rajnai palatáblával voltak fedve (12. fénykép). Nem kizárt, hogy az épület nehezebben hozzáférhető helyein (pl. körúti pavilonok) fennmaradhatott eredeti palaanyag, amely így jövőbeli kőzettani vizsgálatok céljára még elvileg hozzáférhető. Ismeretes, hogy a fentiek

¹²⁸ Lagabrielle–Lemoine 1997. 915.

¹²⁹ Marroni–Pandolfi 2007. 1066.

¹³⁰ Sanfilippo et al. 2014. 23.

¹³¹ Cimmino et al. 2004. 81.

¹³² Siddall 2014. 6.

¹³³ Gyalog 2005. 143.

¹³⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

¹³⁵ Uo. és Schafarzik 1904. 223–224.

¹³⁶ Belka–Narkiewicz 2008. 393.

¹³⁷ Aufnahms-Gebäude 1883. 11.



12. fénykép. Rókushegyi édesvízi mészkő anyagú díszítőelemek a postaépület tetőzetén. A fénykép a 2016–2017. közötti felújítás előtt készült (a szerző felvétele)

túl a gyorsáruraktárak teteje is palafedésű volt, itt négyszögletű, ibolyakék színű, ugyancsak rajnai eredetűnek leírt palatáblát alkalmaztak, de az itteni anyag már biztosan nem tanulmányozható, mivel a gyorsáruraktárakat később elbontották. Sajnos az összefoglalóan a „pala” gyűjtőfogalomba sorolt héjazati elemek nemcsak petrográfiai tekintetben (agyagpala?) meghatározatlanok, hanem további probléma, hogy noha a Rajna mentén számos helyen (pl. Koblenz, Mayen) foglalkoztak palabányászattal,¹³⁸ de részletesebb irodalmi adatok híján a közetanyag pontosabb származási helyének felderítésére is csak geokémiai vizsgálatok segítségével lehetne némi esély.

III/2. Felső-jura időszaki¹³⁹ bajor mészkő („Kehlheimerplatten-Pflaster”¹⁴⁰)

Az épület indulási oldalán, az éttermi pavilon alagsorában található konyha padlóját irodalmi adatok alapján eredetileg krémszínű mészkőlapok fedték. A bajorországi Kelheim mellett bányászott karbonátos üledékes kőzet (zátonymészkő) a római

¹³⁸ Rockenbauer é. n. 220.

¹³⁹ Grunenberg 2004. 25.

¹⁴⁰ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

időktől máig kedvelt burkolóanyag.¹⁴¹ Ez a kőzetanyag a pályaudvaron ma már nem található meg, itteni felhasználásának körülményei nem ismertek.

III/3. Miocén korú,¹⁴² *belső-kárpáti andezit („Trachytpflaster”¹⁴³)*

A pályaudvar keleti sarkán elhelyezkedő postaudvart az átadáskor kockakő burkolat borította. Az alapanyagként szolgáló vulkanit valószínűleg andezit volt, ugyanis ez idő tájt általános gyakorlatként a geológusok a trachit kifejezés alatt szűkebb értelemben véve csak a mai nevezéktan szerinti andezitet értették. A burkolat köveit az akkoriban már nagy jelentőségű Duna menti bányák (Dömörkapu, Dunabogdány, Szob, Visegrád) valamelyikéből szállíthatták a helyszínre.¹⁴⁴ Ennek a kőzetanyagnak a fentieknél pontosabban sem az egyértelmű kőzettani besorolása, sem a bányászati helye nem adható meg, mivel ez az anyag a pályaudvaron ma már ugyancsak nem fordul elő.

III/4. Ismeretlen olasz kőzet („[...] aus grauem italienischen, geschliffenen Marmor”¹⁴⁵)

A mellékhelyiségeknél – ha a forrás ezt a momentumot illetően egyáltalán hitelesnek tekinthető – eredetileg különlegesen nemes burkolóanyagot használtak: a férfi vizelde és WC falait, a férfi WC ülőkéit (sic!) és vízelvezetőit csiszolt márványnak leírt, ismeretlen kő alkotta. Ez a kőzetanyag a pályaudvaron ma már nem található meg, így sem anyaga, sem származása nem deríthető fel a jövőben sem.

8. EGYÉB ÉPÍTŐ-, BURKOLÓ- ÉS DÍSZÍTŐANYAGOK

1. Tégla

Az épület összehatását döntően meghatározza a külső homlokzatok natúr téglafal („*Ziegelmauerwerk*”¹⁴⁶) jellege. Háromféle színű téglát alkalmaztak: a homlokzat kiálló szalagszerű falrészei (pl. a pénztárcsarnok homlokzatának girlandjai, a vasalással szilárdított vagy anélküli téglanyagú épületsarkok) sárga színű téglából készültek, csakúgy, mint a főpárkányzat feletti épületrészek. Az első emeleti osztópárkányig a téglák vörösek, innen a főpárkányig egyaránt előfordul geometrikus min-

¹⁴¹ Grunenberg 2004. 25.

¹⁴² Fülöp 1989. 203.

¹⁴³ Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

¹⁴⁴ Schafarzík 1904. 37.

¹⁴⁵ Aufnahms-Gebäude 1883. 10.

¹⁴⁶ Aufnahms-Gebäude 1883. 5.

tákba rendezetten vörös és fekete téglák mérete döntően kb. 220×140×65 mm, amely hosszát tekintve rövidebb a korszakban alkalmazott kváziszabványmérethez (290 mm) képest.¹⁴⁷ A *Vasárnapi Ujság* arról is tud, hogy gyártási szempontból „usztatott” (nedvesen formázott)¹⁴⁸ és „sajtol” téglákról van szó, „melyek a Drasche-féle téglagyárban (lásd Kőszénbánya- ’s Téglagyár Társulat Pesten) a Rákoson (lásd mai kőbányái Maglódi út – Jászberényi út térsége) kitűnő minőségben és szépségben állíttattak elő.”¹⁴⁹

2. Cement anyagi kőutánzatok

A külső homlokzatoknál számos esetben (pl. átfutó szalagdíszítés) szerémségi cementből („*Syrmier Cement*”¹⁵⁰) készült kőutánzatokat alkalmaztak, kinyilvánítottnak a kivitelezési költsége csökkentése érdekében.¹⁵¹

3. Kövezet és egyéb burkolatok

Az utasforgalomnak leginkább kitett helyiségek (pl. pénztárcsarnok, a vonatfogadó csarnok peronjai, földszinti folyosók, átjárók, valamint a szuterénbeli III. osztályú étterem) aljzatához betonlapra rakott terrazzoburkolatot („*Granitterazzo*”¹⁵²) alkalmaztak. Ez cementes kötőanyag és kavicsok vagy kőzúzalék keverékének felhasználásával készített öntött padló, amelyet kötés után felcsiszolnak.¹⁵³ A körüti pavilonok lépcsőházainak és boltíves erkélyeinek padlója mozaikburkolatú volt. A mellékhelyiségek padlója aszfaltburkolatot kapott.¹⁵⁴ A fenti burkolatok közül mára sajnos egyetlen egy sem maradt, egykori létezésüket az irodalmi hivatkozás, valamint néhány archív fényképfelvétel tanúsítja.

9. ÖSSZEFOGLALÁS

A Nyugati pályaudvar épületegyüttese Budapest egyik meghatározó műemléke, nemzeti örökségünk felemelő szépségű, pótolhatatlan kincse. Egy magántársaság kezdeményezésére épült fel egy olyan korban, amelyben magától értetődőnek tartották, hogy „*valamely ország fővárosa annál nagyobb igényt tarthat a »világ-*

¹⁴⁷ Déry 2000. 12.

¹⁴⁸ Albert 1967. 96.

¹⁴⁹ Osztrák 1877f. 793.

¹⁵⁰ Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

¹⁵¹ Aufnahms-Gebäude 1883. 5.

¹⁵² Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

¹⁵³ Balázs 2003. 14.

¹⁵⁴ Aufnahms-Gebäude 1883. 9.

*város» névre, mennél több irányból szakadnak belé a vasutak, melyek a világ minden részéből odaszállítják a kereskedőt, a kójutazót és a különböző kereskedelmi cikkeket.*¹⁵⁵

Építőkövei között rendre azok a széles körben elterjedt kőzetfajták fordulnak elő, amelyekkel a korszak minden jelentősebb építkezésénél találkozni lehet. Megtalálható itt az alapozási munkálatoknál – hazai alternatíva híján – gyakran használt osztrák gránit (I/1.), a könnyű megmunkálhatóságáról ismert besztercebányai homokkő (I/2.), de a fővárosi és a főváros környéki területeken közkedvelt fiatal mészkövek (I/3. és I/4.) is fontos szerepet kaptak. Utóbbiak esetében a kiválasztásban minden bizonnyal jelentősége volt a kitermelési helyek földrajzi közelségének is.

A szándék, miszerint az építkezés során hazai anyagokat alkalmazzanak, az építőkövek vonatkozásában sikeresen megvalósulhatott. Ugyanakkor a díszítőkövek esetében ezt a gyakorlatot az építettők – részben a belföldi köipar fejletlensége miatt – nem tudták következetesen alkalmazni: az elmaradhatatlanként aposztrofálható hazai „vörös márvány” (II/3.) és édesvízi mészkő (II/7.) kivételével itt egy esetben ausztriai (II/1.), a többi esetben a Monarchián kívülről származó nyersanyagokkal (II/2., II/4–6.) találkozhatunk.

A díszítőkövek vonatkozásában elmondható, hogy ilyeneket az építőköveknél kisebb mennyiségben használtak, és mivel fajlagosan nagyobb értéket képviseltek, ezért ezeket messzebből is megérte a helyszínre szállítani. Érdekes, hogy az importált díszítőkövek zöme itáliai, sőt egyenesen Genova környéki. Utólagosan már nem lehet azt eldönteni, hogy a felhasznált kőzetek kiválasztásánál a kívánt esztétikai hatás elérése iránti motiváció vagy egyéb személyes és üzleti kapcsolatok, ma már kideríthetetlen gazdasági érdekek kaptak-e nagyobb hangsúlyt. Főként a külső homlokzatok díszítőkövei az elmúlt évtizedekben sajnos jelentős részben áldozatai lettek az építkezés idejéhez képest többszörösére növekedett légszennyezés kőzetkárosító hatásainak, bár kétségtelen, hogy – az elmúlt közel másfélszáz év negatív környezeti hatásaitól függetlenül – az időtállóság szempontjából nem volt minden esetben szerencsés a választás.

Végezetül a kutatások fényt derítettek arra is, hogy léteznek olyan kőzetek, amelyek egykori előfordulására forrásbeli utalás történik, de ma már a pályaudvaron nem találhatók meg (III/2., III/3. és III/4.). Emiatt ezek anyaga és eredete legfeljebb csak valószínűsíthető. Egy esetben (III/1.) nem zárható ki, hogy a kőzettípus és a származási hely szerinti azonosításra a jövőben még sor kerülhet.

„*Saxa loquuntur*”, a kövek mesélnek. A pályaudvar építéstörténetének egy érdekes szelete – „*kövekbe faragva*” – az épület építő- és díszítőköveihez kapcsolódik, amelyek megismerése korántsem nevezhető lezárt feladatnak.

¹⁵⁵ Posta 1874. 486.

10. KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A szerző ezúton fejezi ki köszönetét Novák Viktor úrnak, a pályaudvar állomásfőnökének, aki az adatgyűjtést a helyszíni bejárás alkalmával figyelmes előzékenységgel végig segítette, továbbá Vörös Tibor nyugalmazott főépítész úrnak, aki egyes részkérdéseket illetően konzultációs lehetőséget biztosított. Köszönet illeti Burján Istvánt a pályaudvar alaprajzának technikai kivitelezéséért. Külön köszönet a kézirat anonim lektorának, akinek tartalmi és formai megjegyzései, ötletei értékes segítséget nyújtottak a téma pontosabb kifejtéséhez.

IRODALOM

- Albert 1967 Albert János: *Téglaanyagok és felhasználásuk a durvakerámia-iparban*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1967.
- Állam-vaspálya 1873 Az állam-vaspálya indóházát... *Fővárosi Lapok* 10 (1873) 213. 928. sz. n.
- Aufnahms-Gebäude 1883 Das Aufnahms-Gebäude der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Budapest. Nach Mitteilungen der Baudirektion. *Allgemeine Bauzeitung* 48 (1883) 2. 3–11 és 13–19. sz. n.
- Balázs 2003 Balázs Miklós Ernő: *A mozaikművészet. Elmélet és gyakorlat*. DLA értekezés. Magyar Iparművészeti Egyetem, Budapest 2003.
- Belka–Narkiewicz 2008 Belka, Zdzisław – Narkiewicz, Marek: Devonian. In: Tom McCann (szerk.): *The Geology of Central Europe: Precambrian and paleozoic*. Geological Society of London, London 2008.
- B. Kaiser 1975 B. Kaiser Anna: Eiffel magyarországi alkotásairól – egy párizsi kiállítás ürügyén. *Magyar Építőművészet* 23 (1975) 3. 56–59.
- Borbás 1981 Borbás István: Tovább épül a Nyugati Pályaudvar. *Vasút: a vasutas dolgozók gazdasági és műszaki lapja* 31 (1995) 5. 10–11.
- Burlando 2009 Burlando, Patrizia: *Rete di paesaggi costieri – una blueway per Porto Venere*. Alinea Editrice, Firenze 2009.
- Buskó 1991 Buskó András: *Nyugati pályaudvar*. Tájak-Korok-Múzeumok Kiskönyvtára 420. TKM Egyesület kiadása, Budapest 1991.
- Carter 1992 Carter, Karen: Evolution of stacked, ductile shear zones in carbonates from mid-crustal levels: Tuscan Nappe, N. Apennines, Italy. *Journal of Structural Geology* 14 (1992) 2. 181–192.
- Cimmino et al. 2004 Cimmino, Franca – Faccini, Francesco – Robbiano, Andrea: Stones and coloured marbles of Liguria in historical monuments. *Periodico di Mineralogia* 73 (2004) 3. 71–84.
- Czeglédi 1983 Czeglédi István: Metró észak-déli vonal „Nyugati pályaudvar” állomás. *Magyar Építőipar* 32 (1983) 1–2. 103.
- Czétényi et al. 1987 Czétényi Piroska – Szvoboda D. Gabriella – Bérczi Lóránt – Bérczi Gábor: *Az Operaház*. Képzőművészeti Kiadó, Budapest 1987.
- Czunyi–Gelléri 1979 Czunyi Mária – Gelléri József: Bp. Nyugati pályaudvar felvételi épület rekonstrukciója. *Sínek Világa* 22 (1979) 3. 134–140.
- Császár 1976 Császár László: A budapesti Nyugati pályaudvar építését ábrázoló régi fényképek. *Műemlékvédelem* 20 (1976) 1. 27–30.
- Déry 2000 Déry Attila: *Történeti anyagtan (régí építőanyagok, összetételeik, technológiájuk...)*. Terc Kft. kiadása, Budapest 2000. 215.

- Dienes 1985 Dienes Istvánné: Eiffel-emlékek a múzeum archívumában. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 7. 1983–1984 (1985) 557–573.
- Erdélyi 1975 Erdélyi Tibor: A Nyugati pályaudvar vonatfogadó csarnoka. *Sínek Világa* 18 (1975) 4. 189–192.
- Fiora–Alciati 2007 Fiora, Laura – Alciati, Luca: Rosso Levanto e Portoro, „marmi” colorati dalle proprietà estetiche uniche. In: Marino, Luigi (szerk.): *Cave storiche e risorse lapidee. Documentazione e restauro*. Alinea Editrice, Firenze 2007.
- Fratini et al. 2015 Frantini, Fabio – Pecchioni, Elena – Cantisani, Emma – Antonelli, Fabrizio – Giamello, Marco – Lezzerini, Marco – Canova, Roberta: Portoro, the black and gold italian „marble”. *Rendiconti Lincei. Scienze Fisiche e Naturali* 26 (2015) 4. 415–423.
- Fülöp 1989 Fülöp József: *Bevezetés Magyarország geológiájába*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1989.
- Gergely 1977 Gergely József: *100 éves a Nyugati pályaudvar*. Az MSZMP MÁV Nyugati pályaudvari Bizottsága kiadása, Budapest 1977.
- Giardini–Colasante 2001 Giardini, Giorgio – Colasante, Silvia: Collezioni di pietre decorative antiche «Federico Peschetto» e «Pio de Santis». *Memorie per servire alla descrizione della Carta Geologica d'Italia* 15. Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2002.
- Grunenberg 2004 Grunenberg, Thomas: Sedimentpetrographische Aspekte eines Riffkalkes am Beispiel des Kelheimer Auerkalks. *Erlanger Beiträge zur Petrographischen Mineralogie* 14. Verein zur Förderung der Petrographischen Mineralogie, Erlangen 2004. 25–34.
- Gyalog 1996 Gyalog László: *A földtani térképek jelkulcsa és a rétegtani egységek rövid leírása*. A Magyar Állami Földtani Intézet 187. alkalmi kiadványa, Budapest 1996.
- Gyalog 2005 Gyalog László: *Magyarázó Magyarország fedett földtani térképéhez (az egységek rövid leírása) 1:100000*. Magyar Állami Földtani Intézet kiadása, Budapest 2005.
- Hirdetmény 1880 14545 Hirdetmény... *Budapesti Közlöny* 14 (1880) 5. 3678. sz. n.
- Horváth–Kubinyi 2003 Horváth Ferenc – Kubinyi Mihály: Vasúttársaságok építkezései a Bánságban. *Műszaki Szemle* 6 (2003) 23. 3–9.
- Hull 1872 Hull, Edward: A treatise on the building and ornamental stones of Great Britain and foreign countries, arranged according their geological distribution and mineral character, with illustrations of their application in ancient and modern structures. Macmillan and Co., London 1872.
- Jakabffy 1908 Jakabffy Ferenc: *Az építőkövek*. Építő munkavezetők könyvtára XV–XVII. A Budapesti Ipartestület kiadása, Budapest 1908.
- Janoschek–Matura 1980 Janoschek, Werner – Matura, Alois: Outline of the Geology of Austria. *Abhandlungen der Geologischen Bundesanstalt* 34 (1980) 7–98.
- Kathy 1977 Kathy Imre: Budapest, Nyugati pályaudvar (1877–1977). *Magyar Építőművészet* 25 (1977) 6. 56–58.
- Kathy 1980 Kathy Imre: A budapesti Nyugati pályaudvar rekonstrukciója. *Műszaki Tervezés* 20 (1980) 5. 38–48.
- Kathy é. n. Kathy Imre: A Nyugati pályaudvar története. Kézirat, é. n., o. n.
- Kertész 1983 Kertész Pál: A műemléki kőanyagok közettani azonosításának eddigi tapasztalatai. *Földtani Kutatás* 26 (1983) 4. 5–16.
- Kubinszky 1961 Kubinszky Mihály: A vasutak építészet Euróában. *Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények* 5 (1961) 1–2. 109–165.
- Kubinszky 1983 Kubinszky Mihály: *Régi magyar vasútállomások. Építészeti hagyományok*. Corvina Kiadó, Budapest 1983.

- Kubinszky 1998 Kubinszky Mihály: A pályaudvar mint műemlék. *Új Magyar Építőművészet* 46 (1998) 3. 58–60.
- Lagabriele–Lemoine 1997 Lagabriele, Yves – Lemoine, Marcel: Alpine, Corsican and Apennine ophiolites: the slow-spreading ridge model. *Comptes Rendus de l'Académie des Sciences – Series IIA - Earth and Planetary Science* 325 (1997) 12. 909–920.
- Lővei et al. 2007 Lővei Pál – Pintér Farkas – Bajnóczi Bernadett – Tóth Mária: Vörös és fehér díszítőkövek, kristályos és metamorf mészkövek, márványok. (Műemléki kutatások természettudományos diagnosztikai háttérrel 1.) *Művészettörténeti Értesítő* 56 (2007) 1. 75–82.
- Majdán 1987 Majdán János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Kossuth Kiadó, Budapest 1987.
- Marroni–Pandolfi 2007 Marroni, Michele – Pandolfi, Luca: The architecture of an incipient oceanic basin: a tentative reconstruction of the Jurassic Liguria-Piemonte basin along the Northern Apennines–Alpine Corsica transect. *International Journal of Earth Sciences* 96 (2007) 6. 1059–1078.
- Meiszner–Pethő 1979 Meiszner Tamás – Pethő Csaba: A „Nyugati Pályaudvar” metróállomás tervezése. *Mélyépítéstudományi Szemle* 29 (1979) 4. 145–157.
- Mihályi 2014 Mihályi Balázs: *Budapest ostromkalauz 1944–1945*. Szerzői kiadás az Underground Kiadó és Terjesztő Kft. támogatásával, Budapest 2014.
- Miller–Folk 1994 Miller, J. K. – Folk, R. L.: Petrographic, geochemical and structural constraints on the timing and distribution of postlithification dolomite in the Rhaetina Portoro ('Calcare Nero') of the Portovenere Area, La Spezia, Italy. In: Purser, B. H. (szerk.): *Dolomites*. Special publication no. 21 of the International Association of Sedimentologists. Blackwell Wissenschafts-Verlag GmbH, Berlin 1994. 187–202.
- Mirwald 2007 Mirwald, W. Peter: *Naturwerkstein und Denkmalpflege in Tirol – Stein aus Baustoff, Forschungsobjekt und Kulturgut*. Alpina Druck, Innsbruck 2007.
- Molli 2009 Molli, Giancarlo: Introduzione alla Geologia e ai Marmi delle Alpi Apuane. In: *Carrara, il Marmo nella Storia*. Diamante Applicazioni & Tecnologia, Parma 2008. 1–6.
- Molli et al. 2011 Molli, Giancarlo – White, Joseph Clancy – Kennedy, Lori – Taini, Veronica: Low temperature deformation of limestone, Isola Palmaria, northern Apennine, Italy – The role of primary textures, precursory veins and intracrystalline deformation in localization. *Journal of Structural Geology* 33 (2011) 3. 255–270.
- Nagy 1874 Nagy indóház... *Vasárnapi Ujság* 21 (1874) 20. 317. sz. n. EPA – <http://epa.oszk.hu/00000/00030/01054/pdf/01054.pdf> (Utolsó megtekintés: 2017. 12. 01.)
- Nagyhegyi 2002 Nagyhegyi Éva: Budapest Nyugati pályaudvar magasépítményi rehabilitációja. *Sínek Világa* 45 (2002) 1. 50–54.
- Országh 1885 Országh Sándor: *Budapest középítkezései 1868–1882*. Pesti Könyvnyomda-részvénytársaság kiadása, Budapest 1885.
- Osztrák 1877a Az osztrák államvasutttársulat budapesti újindóháza. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* 8 (1877) 24. 195. sz. n.
- Osztrák 1877b Az osztrák államvasut-társaság új pályaudvara Budapesten. *Vasárnapi Ujság* 24 (1877) 43. 681–682. sz. n. EPA – <http://epa.oszk.hu/00000/00030/01234/pdf/01234.pdf> (Utolsó megtekintés: 2017. 12. 01.)
- Osztrák 1877c Az osztrák államvasut uj pályaudvarát... *Fővárosi Lapok* 11 (1877) 248. 1189. sz. n.

- Osztrák 1877d Az osztrák államvasut-társaság budapesti indulóháza. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* 8 (1877) 44. 354. sz. n.
- Osztrák 1877e Az osztrák államvasut társaság új pályaudvara Budapesten. *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* 8 (1877) 45. 357–358. sz. n.
- Osztrák 1877f Az osztrák államvasut budapesti indóháza. *Vasárnapi Ujság* 24 (1877) 50. 788 és 793. sz. n. EPA – <http://epa.oszk.hu/00000/00030/01241/pdf/01241.pdf> (Utolsó megtekintés: 2017. 12. 01.)
- Osztrák 1878 Az osztrák államvaspálya indóházának környezete. In: *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1877-ik évi működéséről*. Hornyánszky Viktor kiadása, Budapest 1878. 28–31. sz. n.
- Peták 1965 Peták József: Budapest-Nyugati pályaudvar felvételi épülete felújításának kezdő üteme. *Sínek Világa* 8 (1965) 4. 159–161.
- Pivko–Sláviková 2013 Pivko, Daniel – Sláviková, Viera: Dekoračné kamene a typy náhrobníkov na Národnom cintoríne v Martine od polovice 19. do polovice 20. storočia. *Acta Geologica Slovaca* 5 (2013) 2. 163–177.
- Posta 1874 Posta Sándor: A budapesti új indóház. *Fővárosi Lapok* 11 (1874) 111. 486–487.
- Produkt 2016 Das Produkt <http://www.lasamarmo.it> (Utolsó megtekintés: 2017. 12. 01.)
- Reichert 1929 Reichert Róbert: Budapest kövei. *Természettudományi Közlöny* 61 (1929) 889–890, 449–460.
- Rockenbauer é. n. Rockenbauer Karl: *Dachdeckungen in der Grazer Altstadt vom 14. Jhdt. bis 1914*. Kézirat. Graz é. n. 426.
- Sanfilippo et al. 2014 Sanfilippo, Alessio – Borghini, Giulio – Rampone, Elisabetta – Tribuzio, Riccardo: The Ligurian Ophiolites: a journey through the building and evolution of slow spreading oceanic lithosphere. *Periodico semestrale del Servizio Geologico d'Italia*, Geological Field Trips 6 (2016) 2.3. 46.
- Schafarzík 1904 Schafarzík Ferenc: *A Magyar Korona területén létező kőbányák részletes ismertetése*. A Magyar Királyi Földtani Intézet kiadványai, Budapest 1904.
- Schafarzík et al. 1964 Schafarzík Ferenc – Vendl Aladár – Papp Ferenc: *Geológiai kirándulások Budapest környékén*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1964.
- Schwarzenbach et al. 2013 Schwarzenbach, Esther – Früh-Green, Gretchen – Bernasconi, Stefano – Alt, Jeffrey – Plas, Alessio: Serpentinization and carbon sequestration: A study of two ancient peridotite-hosted hydrothermal systems. *Chemical Geology* 351 (2013) 115–133.
- Siddall 2014 Siddall, Ruth: *Church's Shoe Shop: A Geological Gem on Regent's Street*. Urban Geology in London No. 14 (2014) 9. <http://www.ucl.ac.uk/~ucfbrrs/Homepage/walks/Church's.pdf> (Utolsó megtekintés: 2017. 12. 01.)
- Sigrai 1980 Sigrai Tibor: A Nyugati pályaudvar vágánycsarnokának újjáépítése. *Műemlékvédelem* 24 (1980) 1. 1–15.
- Sigrai 1996 Sigrai Tibor: A Nyugati pályaudvar vágánycsarnokának újjáépítése. *Műemlékvédelem* 40 (1996) 1. 50–53.
- Siraky–Sigrai 1982 Siraky Lóránd – Sigrai Tibor: Nyugati pályaudvar épületeinek rekonstrukciója. *Magyar Építőipar* 31 (1982) 5. 289–299.
- Srbik 1928 Srbik, Robert: Überblick des Bergbaues von Tirol und Voralberg. k. n., Innsbruck 1928.
- Unterwurzacher–Obojes 2012 Unterwurzacher, Michael – Obojes, Ulrich: White marble from Laas (Lasa), South Tyrol – its occurrence, use and petrographic-isotopical characterisation. *Austrian Journal of Earth Sciences* 105 (2012) 3. 26–37.
- Vadas 1998 Vadas Ferenc: Az első nagyvárosi pályaudvar: a Nyugati. In: Gyáni Gábor (szerk.): *Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda*. Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatala kiadása, Budapest 1998. 299–350.

- Vadas 2003 Vadas Ferenc: Das Vollbahnnetz und die Bahnhöfe. In: Csendes Péter – Sipos András (szerk.): *Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und Urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert*. Budapest Főváros Levéltára és a bécsi Stadt- und Landesarchiv kiadása, Budapest–Bécs 2003. 131–140.
- Vajda 2013 Vajda Szabolcs: *Hagyományos építőkövek a települési tájban a Dunántúli-középhegység példáján*. PhD-értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, 2013. 153.
- Vámos 1964 Vámos Ferenc: A Nyugati pályaudvar történetéből. *Közlekedéstudományi Szemle* 14 (1964) 8. 358–362.
- Vendl 1951 Vendl Aladár: *Geológia I*. Tankönyvkiadó, Budapest 1951.

Rövidítések

é. n. = év nélkül

o. n. = oldalszám nélkül

sz. n. = szerző nélkül

BUILDING AND ORNAMENTAL STONES OF THE NYUGATI RAILWAY STATION

Summary

The “Budapest-Nyugati Railway Station” has an outstanding significance in transport, urban and architectural history of the capital. On the occasion of the 140th anniversary of the ribbon-cutting ceremony the paper provides an overview of the applied building and ornamental stones of the railway station. The paper first summarizes the description of the building complex and the most important events of the construction are discussed using historical sources. The second part of the paper presents in details the origin and the most important features of the rocks. The selection and usage of the stones reflects the builders’ intention that the building was destined to be one of the most significant and representative stations of the Habsburg Monarchy.

Keywords: Budapest-Nyugati Railway Station, building stones, ornamental stones, Eiffel